PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

IL VALICO DEL MONTE BIANCO

OPPURE

La Galleria succursale al Frejus

Osservazioni dell'Ingegnere **DOMENICO REGIS**

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b
305

Risulta dalla memoria da me pubblicata e da ulteriori studi, che la linea del Moncenisio colla galleria succursale al Frejus, coi miglioramenti alle strade d'accesso e cogli accorciamenti che potrebbero farsi sulla linea Parigi-Chambery, diverrebbe la miglior via di comunicazione fra la Francia e l'Italia; per modo che lo stesso tragitto Parigi-Milano sarebbe minore e si farebbe più presto colla linea del Moncenisio che colla linea del Sempione o quella del Monte Bianco.

Ognuno può conoscere l'importanza di questa considerazione per la scelta di una delle due linee, del M. Bianco cioè o del Moncenisio; ma ben grave ancora è la considerazione della spesa che richiede la costruzione del valico del M. Bianco in confronto di quella necessaria per la galleria succursale al Frejus. Indico qui approssimativamente quanto toccherebbe al Governo Italiano.

Valico del Frejus.

La spesa per la galleria succursale del Frejus fu nella mia pubblicazione preventivata non superiore ad 80 milioni, tenendo conto di ogni spesa e di interessi; ma importanti considerazioni e maggiori studi posteriori mi hanno persuaso che potrebbe ridursi a 70 milioni; spesa che sarebbe a carico dei due Governi, Italiano e Francese, tuttavia suppongo che a carico del nostro Governo sia la spesa di . milioni 40

La strada d'accesso nella parte italiana di circa 20 Km. potrà costare al massimo . . . . » 15

Si avrebbe una spesa totale a carico del Governo Italiano di . . milioni 55

Valico del Monte Bianco.

La spesa per la costruzione della galleria è un'incognita. È vero che il prof. Baretti scrisse nella sua relazione non essere difficile la costruzione di tale galleria; ma è pure anche vero che distinti scienziati ed ingegneri pratici di tali costruzioni scrissero il contrario ritenendo probabili difficoltà e sorprese gravissime. Io non credo di esagerare dicendo che per questa galleria il nostro Governo, per la sua parte, deve pensare ad una spesa probabile di . . . . milioni 50

La strada d'accesso da Aosta a Pré St-Didier, di Km. 38.2, a doppio binario, con parecchie gallerie e viadotti, costerebbe circa . . . » 30

La collocazione del doppio binario sulla linea Aosta-Ivrea, di Km. 67, richiederebbe altri . . . . » 30

La nuova ferrovia Ivrea-Santhià, a doppio binario, per la quale passerebbero i treni diretti a Milano, Genova e Piacenza, di Km. 28, costerebbe circa . . . . » 10

Finalmente la Ivrea-S. Giorgio-Torino, di circa 50 Km., richiederebbe circa . . . . » 15

Totale milioni 135

A questa somma si deve aggiungere quella necessaria per collocare il doppio binario da Bussoleno a Bardonnêche che il Governo Italiano prese impegno di costruire, la quale costerà circa . . . . . milioni 35

Il nostro Governo avrebbe una spesa di circa . . . . milioni 170

Come complemento alla linea del M. Bianco si costruirà la direttissima Genova-Milano, come si vuole dal Comitato Milanese, e si saranno spesi 300 milioni, abbandonando il Piemonte.

Tariffe differenziali in Francia.

Si dice che il Governo Italiano concedendo alla Francia di fare il valico del M. Bianco, domanderebbe in compenso l'abolizione delle tariffe differenziali, che ora sono in vigore in Francia, fra le provenienze dai porti di Marsiglia e di Genova; il che, a quanto si dice, sarebbe di grande vantaggio al Porto di Genova. Egli è ben certo che la Francia non concederà mai cosa che possa essere di danno al Porto di Marsiglia; ma è facile riconoscere che non vi è questo vantaggio per il Porto di Genova.

In una memoria del sig. LUIGI LAFITTE, avente per titolo *Simplon et Faucille - Rôle économique d'une nouvelle ligne internationale,* pubblicata nel *Génie Civil* 2° semestre, anno 1903, leggesi che nell'anno 1900 la Compagnia P. L. M. ha avuto in transito da Marsiglia per Ginevra 133035 tonnellate di merci, delle quali 112787 sono di cereali; e basterà perciò occuparsi di questa merce.

Nella relazione della Commissione Reale per *Il problema ferroviario del Porto di Genova* (Presidente Adamoli), pubblicata nel 1904, alla pag. 111 leggesi qual sia il costo del trasporto di cereali da Marsiglia e da Genova a Ginevra, cioè:

Da Marsiglia a Ginevra:

Per partite di almeno 10 tonn. L. 14 — per tonn.
» » 20 » » 12,70 »

Da Genova a Ginevra:

Genova-Modane (Km. 271) L. 12,15 per tonn.
Modane-Ginevra (» 201) » 11,05 »
L. 23,20 per tonn.

Dividendo il costo indicato per le rispettive lunghezze delle linee, si ottengono le seguenti cifre come tariffe medie chilometriche, cioè:

Da Marsiglia a Ginevra:

Per partite di almeno 10 tonn. tariffa di circa 0,028 per tonn. e km.
» » 20 » » » 0,025 » »

Da Genova a Ginevra:

Da Genova a Modane tariffa di 0,045 per tonn. e per km.
Da Modane a Ginevra » 0,055 » »

Col valico del M. Bianco la linea più breve, e nello stesso tempo di più miti pendenze, da Genova a Ginevra è la Genova-Alessandria-Vercelli-Santhià-Ivrea-Ginevra; sulla quale si trovano le seguenti lunghezze, che si ricavano dagli orarii e dal profilo da me pubblicato di questo valico:

Da Genova al Confine Francese	km.	296
Dal Confine Francese a Ginevra (Cornavin)	»	112

Applicando le tariffe sopra trovate di 0,045 e di 0,025 si avrà:

Per la parte Italiana da Genova al Confine Francese	L.	13,32
» » Francese dal Confine Francese a Ginevra	»	2,80
Costo totale	L.	16,12

il quale costo è sempre maggiore di quello corrispondente sulla linea del Rodano che è di L. 12,70.

L'Italia potrebbe ridurre un poco le sue tariffe, ed allora si avrebbe un vantaggio reale; non mai sufficiente però a giustificare la spesa di 170 milioni che l'Italia dovrebbe spendere di sua parte per la costruzione del valico.

Si avrebbe maggior vantaggio, non solamente per il porto di Genova, ma anche per quello di Savona, se si costruisse il valico del Gr. S. Bernardo; col quale le merci dirette verso il centro della Svizzera, e così a Losanna, a Berna, non avrebbero da passare a Ginevra, ma giungerebbero subito a Losanna; il quale valico, come ho dimostrato nelle mie pubblicazioni, sarebbe di grande vantaggio a Torino, al Piemonte ed alla Liguria; e, quantunque abbia la galleria di valico più lunga, tuttavia si costruirebbe più facilmente e con una spesa minore della metà di quella necessaria per la costruzione del valico del M. Bianco.

Se il Governo Francese ed il Governo Italiano intendono di costruire la linea del M. Bianco, Torino non potrà opporvisi e dovrà subirla; ma cerchi almeno di avere prima la costruzione della Galleria succursale del Frejus, oramai necessaria, unendosi alle altre città italiane ed alle molte città della Francia che hanno interesse alla conservazione ed al miglioramento della linea del Moncenisio; la quale è la sede naturale del diretto principale internazionale Parigi-Genova-Roma.

Torino, 22 aprile 1907.

TORINO-TIP EREDI BOTTA

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15654
BIBLIOTECA
115396